

LA ACTIVIDAD PESQUERA EN LAS CUATRO VILLAS DE LA COSTA DURANTE LA BAJA EDAD MEDIA

FISHERIES IN FOUR VILLAS ON THE COAST OF THE SEA (NORTHERN SPAIN) DURING THE MIDDLE AGES

Javier Añíbarro Rodríguez¹

Universidad de Cantabria

RESUMEN

Las villas costeras medievales del Norte Peninsular dependieron de los recursos económicos provenientes del mar. Las principales fuentes de riqueza fueron el comercio y la pesca, que aparecen estrechamente unidos en las cuatro villas estudiadas. Nuestro trabajo concluye que, aunque los marineros tuvieron que arriesgar sus vidas viajando lejos para lograr un equilibrio rentable entre pesca y comercio – desde la costa africana hasta Irlanda –, la mayor parte de las ganancias quedaban en manos de unos pocos.

PALABRAS CLAVE: Pesca, Villas, Costa, Economía Medieval

ABSTRACT

Medieval coastal towns in North Peninsula depended on economic resources from the sea. The main sources of wealth were trade and fisheries, which are closely linked in the four towns which have been studied. Our research concludes that although the sailors had to risk their lives travelling far away to achieve a profitable balance between fishing and trade - from the African coast to Ireland - most of the profits were in the hands of a few of them.

KEY WORDS: Fishery, Towns, Coast, Medieval Economy

¹ Este artículo se enmarca en el proyecto de investigación, subvencionado por el Ministerio de Economía y Competitividad, “Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media” (HAR2012-31801).

1.- Introducción

La escasez de recursos cerealísticos en la costa septentrional de la Península Ibérica forzó a sus habitantes a buscar en el mar la solución a sus problemas de subsistencia durante la Baja Edad Media. Las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, formadas por las villas de San Vicente de la Barquera, Santander, Laredo y Castro Urdiales practicaron la pesca en diferentes zonas del Atlántico, desde la Berbería, próxima a las Islas Canarias, hasta el Canto Viejo, ubicado en Irlanda. El fin último de aquellos viajes era el abasto de pescado con el objetivo de intercambiarlo por cereal.

Nuestro trabajo se centra en detectar esas dinámicas, conocer qué tipo de pescado podía obtenerse en las cercanías de los puertos, e identificar los motivos que forzaron a los pescadores de estas villas costeras a buscar sustento en aquellas zonas tan alejadas de su hogar. Para ello analizaremos aspectos como el impacto de la pesca en las villas, la rentabilidad de la actividad pesquera y los problemas surgidos en este tipo de economías. Por último, hablaremos de la importancia de la sal y su papel en la expansión del alcance del pescado de las Cuatro en zonas del interior de la Castilla Bajomedieval.

Nuestra hipótesis de partida es que la pesca fue, con diferencia, el motor económico de las Cuatro Villas. La mayor parte de los vecinos de estas zonas se dedicaban directa o indirectamente al trabajo en el mar, y las actividades secundarias o terciarias dependían de la actividad pesquera.

2.- Ubicación de las villas.

La ubicación de los puertos en la costa de Cantabria obedece a una serie de razones que podemos dividir en dos tipos: geográficas y políticas.

En cuanto a las geográficas, cabe mencionar que las villas están asentadas en las pocas zonas proclives a albergar puertos en el Cantábrico Central. Las poblaciones eligieron el lugar óptimo para asentarse y prosperar. Buscaban un entorno que reuniese varias condiciones que permitieran el sostenimiento de un enclave portuario, a saber: la existencia de una zona donde pudieran guarecerse las naves, que estuviera protegida del viento noroeste, y al ser posible que dispusiera de cierto calado para facilitar la llegada de grandes navíos. También se buscaron zonas con recursos hídricos potables, ya que el objetivo era sostener a la población y a los marineros que llegaran a puerto. Además, el lugar debía de contar con unas defensas naturales que permitieran rechazar un ataque enemigo, ya que toda la costa formaba parte de la frontera del reino. Junto a todo ello, se tuvieron en cuenta las comunicaciones con su *hinterland*, que les permitiera realizar intercambios comerciales con el interior la Corona de Castilla. Para ello se eligieron zonas cercanas a los ríos y valles más importantes que se internan en la Cordillera Cantábrica.

Sin embargo, las poblaciones de aquellos lugares no podrían prosperar sin la ayuda del rey. En este sentido, desde la segunda mitad del siglo XII, y hasta la primera década del XIII se percibe en el Cantábrico Central un interés regio en articular una política costera, orientada a consolidar el dominio de Castilla en las costas cántabras, vizcaínas y guipuzcoanas. Alfonso VIII fue el encargado de estimular el crecimiento de las Cuatro Villas mediante la concesión de los fueros a Castro Urdiales (1163), Santander (1187), Laredo (1200) y San Vicente de la Barquera (1210)².

² MARTÍNEZ DíEZ, G., “Fueros locales en el territorio de la provincia de Santander”, *Anuario de Historia del Derecho español*, Tomo XLVI, 1976, pp. 527-608. SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., “Villas y redes portuarias en la fachada Atlántica del

3.- Economía dependiente del mar

A los fueros debemos sumar otros privilegios y franquezas que los diferentes monarcas otorgaron a los vecinos de estas villas como contraprestación al papel que desempeñaron en la toma de plazas hispanomusulmanas como Sevilla o Jerez. Así, por ejemplo, en 1285, Sancho IV otorgó una merced a Castro Urdiales consistente en la exención de portazgo y peaje en todo el reino, salvo en Sevilla y Murcia, en reconocimiento por las naves que sus vecinos habían prestado en el cerco de Jerez, un privilegio que ya le había sido concedido a Santander en 1255³. Este tipo de mercedes suponían un estímulo al comercio del norte peninsular, ya que abarataba sensiblemente el coste del transporte de la mercancía por el reino.

La vocación pesquera de las Cuatro Villas de la costa de la Mar procede de la pobreza agrícola de la región; los suelos no eran lo suficientemente fértiles como para poder abastecer a la población, por lo que las actividades económicas relacionadas con el mar eran las predominantes. Así, tomando como ejemplo San Vicente de la Barquera, nos encontramos que algunos de sus vecinos, al hablar de la economía de su villa en 1516, admitían “*que sy avya algunos que no trataban por la*

Norte Peninsular en la Edad Media”, *Castilla y el mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*, Valladolid, 2009, pp. 485-502

³ GAIBROIS DE BALLESTEROS, M., *Historia del reinado de Sancho IV de Castilla*. Madrid, 1928, T. III, doc. 88, pp. LVI-LVII. “...por fazer bien e merced al concejo de Castro de Ordiales, por seruiçio que fiziera siempre al rey don Fernando, nuestro auelo e al rey don Alfonso, nuestro padre, e sennaladamente por my grand seruiçio que fizieron agora a nos, con una naue e con una galea, en esta flota que nos mandamos armas, quando Abenyuçaf tiene cercada la uilla de Xerex, franquamos los eviatamos los que non den portazgo ni peage de sus mercadorías nin de ningunas de sus cosas en ningunos logares de nuestros reinos, saluo en Sevill e en Murçia, que tenemos por bien que lo den”. Otros ejemplos aparecen en RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I., “El desarrollo urbano y mercantil de las villas cántabras en los siglos XII y XIII”, *El fuero de Santander y su época*. Santander, 1989, pp. 255-291, p. 289, nota 161. Véase también SOLÓRZANO TELECHEA, J.A., “Santander y la construcción de Europa: Comercio y mercaderes en la Edad Media”, *Santander como ciudad europea: una larga historia*, Santander 2010, pp. 38-66; p. 45

mar feran muy pocos, e que las tierras tenyan pocas labores, salvo sólo algunas vyñas”⁴. En efecto, el cereal producido en la Cuatro Villas era escaso y de mala calidad; las fuentes mencionan trigo, cebada, centeno, mijo, borona, y escanda, y en una cantidad insuficiente como para llegar a la mitad de lo necesario para el mantenimiento de quien lo cultivaba durante un año⁵. El lugar que surtía de trigo a estas villas era el más cercano: la comarca de Tierra de Campos, entre Burgos y Palencia. El cereal procedente de aquella región llegaba por vía de mulateros que cruzaban los montes cantábricos, aunque éstos no siempre podían hacerlo: en 1504 Fernando Gomes de San Miguel, se lamentaba “*porque los recueros que solian venyr a la dicha vylla de Tierra de Campos, asy por no lo poder fallar, como por ge lo inpedir el dicho pan, se vey a la dicha villa en grand neçesydad e fatyga*”⁶. Ello forzaba a los vecinos a buscar trigo por el mar; preferentemente en Guipúzcoa, Vizcaya, Asturias y Galicia, pero también en Andalucía, Francia y Bretaña, y aunque lo encontraran, no era siempre era posible traerlo a las villas sin una licencia real⁷.

⁴ Archivo General de Simancas, Cámara de Castilla. Memoriales. Leg. 120, doc. 80, fol. 6r. Se trata de la respuesta dada a la segunda pregunta de un interrogatorio

⁵ A.G.S. Cámara de Castilla. Pueblos, leg. 17, doc. 279. 16 Mayo 1504. Testimonio presentado por Fernando Gomes de San Miguel al alcalde de Corregimiento Ruy Días de Tablares; “*que puede aver treynta e çinco años este testigo viera a nyngund vecino de la dicha villa senbrar nyn coger pan alguno eçebto que en la jurediçion de la dicha villa y su comarcas ay algunas personas que syembran pan, lo qual es borona e escanda, e lo han mester para sus mantenymientos cada uno de su propia casa, e aún no les basta la mytad del año, segund la tierra es esteryl e pobre*. En Laredo, en 1507, coincidiendo con un período de hambre, una ordenanza obligaba a los vecinos sembrar los caminos con esos cereales, o pagar una multa de 2000 maravedís, véase BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E., GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Documentación referente a Cantabria en el Archivo General de Simancas. Sección Cámara de Castilla*. Santander, 2005, doc. 251, p. 178, A.G.S., Cámara de Castilla,, Pueblos, leg. 10, doc. 50.

⁶ A.G.S. Cámara de Castilla. Pueblos, leg. 17, doc. 279. 16 Mayo 1504. Testimonio presentado por Fernando Gomes de San Miguel al alcalde de Corregimiento Ruy Días de Tablares.

⁷ A.G.S. Cámara de Castilla. Pueblos, leg. 17, doc. 279. 16 Mayo 1504. Testimonio presentado por Fernando Gomes de San Miguel al alcalde de Corregimiento Ruy Días

En consecuencia, aquellas poblaciones tenían una fuerte dependencia del mar: el puerto era un punto de llegada del cereal, pero también del producto que hacía posible comprarlo, el pescado. Los mulateros que llegaban a las Cuatro Villas estaban interesados en vender el trigo, y con los beneficios, adquirir pescado para distribuirlo por el interior de Castilla⁸. Por tanto era el pescado el producto principal de las Cuatro Villas, cuyos excedentes permitían practicar un comercio interregional que llegaba a las zonas del interior de Castilla. También podemos hacernos una idea de la importancia de la industria pesquera de las Cuatro Villas si acudimos al precio de las rentas de las Cuatro Villas en 1502.

de Tablares; e asy muchas vezes de pan que venya de sobre la mar, asy de Françia como de Bretaña e de Andaluzia e de otros lugares (...) algunas personas vezinas de ella, e otras, avian procurado e comprado pan asy de trigo como de borona e escanda asy en el Principado de Asturias como en el Condado de Biscaya e Lepusca e Galizia e en las dichas villas de Campos, e que sabe este testigo que les fue impedido e embargado en los logares e villas donde lo tenyan, comprado e pasaban con ello en manera que no lo podieron traer.

⁸ Los testimonios de este comercio son varios; en San Vicente de la Barquera A.G.S. Cámara de Castilla. Pueblos, leg. 17, doc. 279. 16 Mayo 1504. Testimonio presentado por Fernando Gomes de San Miguel al alcalde de Corregimiento Ruy Días de Tablares: *E asy mismo dijo que la dicha Villa syempre avia sydo e hera probeyda de dicho mantenymiento de pan de las villas e lugares de Campos que trayan los rozineros a la dicha villa para llevar su pescado*; en las ordenanzas de Castro Urdiales, BARÓ PAZOS, J., GALVÁN RIVERO, C., *Libro de ordenanzas de la villa de Castro Urdiales (1510-1572)*. Santander, 2006, p. 102, “*Otrosi, qualquiera que tomare carga de pescado que saliere desta villa sin aber traydo dos fanegas de trigo o otro mantenimiento que es çevada, o çenteno, o borona, o arina, al açoque o otros*”; en Santander está documentado el tránsito de sal y pescado hacia Castilla y de trigo hacia Santander, véase BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E., GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Documentación referente... op. cit.*, doc. 731, p. 445, año 1522, *García de Villa, de la guarda de su majestad, comunica que el concejo de Cabezón, en el marquesado de Santilla, solicita una cédula del rey gracia a la cual puedan sus vecinos apacentar sus recuas de ganado en las dehesas de los pueblos por donde pasan cuando van a Castilla a llevar sal y pescado, y cuando de allí traen trigo a Santander*.

Tabla 1. Precio y porcentaje de las rentas de las Cuatro Villas en 1502⁹

Rentas	San Vicente		Santander		Castro Urdiales		Laredo	
<i>Producción Agraria</i>	Precio	%	Precio	%	Precio	%	Precio	%
Pescado	525.000	58	193.920	43	111.000	51	157.000	50
Vino	42.000	4,6	77.770	17	50.000	23	77.000	24
Pan	70.000	7,7	63.630	14	11.800	5,4	24.000	7,6
Carne	36.500	4	31.310	6,9	13.000	6	10.000	3,2
Sal	—	—	6.065	1,3	2.500	1,1	4.000	1
<i>Producción Artesanal</i>	43.795	4,8	18.498	4,1	10.886	4,9	14.760	4,7
<i>Otros</i>	174.110	19,5	53.429	12,1	19.500	9	25.900	8,2

Como se puede observar, la mayor parte del porcentaje de la recaudación de las rentas de la alcabala en 1502, procedía del pescado. La alcabala gravaba la venta de productos, de lo cual se desprende que el más importante en las Cuatro Villas fue el pescado¹⁰. Por tanto la actividad pesquera supuso el motor económico de las villas estudiadas y el comercio que confluía o emanaba de ellas estuvo íntimamente relacionado con el pescado que llegaba a estos puertos al final de la Edad Media.

⁹ Tabla extraída de SOLINÍS ESTALLAO, M. A., *La Alcabala del Rey, 1474-1505*. Santander 2003, p. 167. Dado que únicamente nos interesan las alcabalas del sector primario, hemos obviado el desglose que realiza el autor en las actividades artesanales, en la fila “*Otros*” están incluidas las rentas del alfolí, el aver del peso, las tercias, las heredades, y en el caso de Laredo, las rentas de Ampuero.

¹⁰ A su vez, la alcabala del pescado podía desglosarse en tres grupos: costeras (en función de la temporada), pesquerías (en función de la zona de extracción del pescado) y tipo de venta. Véase SOLINÍS ESTALLO, M. A., *La alcabala del rey... op. cit.*, pp. 168-169. Al mencionar las modalidades de venta, este autor sugiere que el pescado del “*canto viejo*” podía referirse a un modo de venta, aunque en nuestra opinión se refiere la pesquería homónima.

4.- Zonas de pesca

En un principio los vecinos de las villas aprovecharon los recursos naturales más cercanos. Así se desprende, por ejemplo, del fuero otorgado a San Vicente en 1210, en el que se menciona que los habitantes de la zona ya utilizaban nasas para obtener peces y mariscos en las desembocaduras de los ríos Nansa y Deba: *Do etiam aquas de Deba et de Nansa ad piscandum in illis, sauis directuris militum, ita quod detis domino qui de me honorem tenuerit decimas piscium quos ibi prendideritis, et quod faciatis ibi nassas quomodo forum est et consuetudo*¹¹. Sin embargo, conforme la villa se desarrollaba, los vecinos comenzaron a especializarse en la pesca y a explotar de forma sistemática los fondos marinos.

Así, en primer lugar, cabe mencionar la pesca practicada en las zonas próximas a la villa. Es la conocida como “pesca de bajura”, en la que no se pierde de vista la línea costera. Este tipo de pesca estaba regulada por las diferentes cofradías de pescadores, aunque a veces el concejo podía emitir ordenanzas que les afectaran. Las especies que se capturaban en esta zona eran la sardina, merluza, congrio y besugo, y cada una requería unas técnicas específicas pues se hallaban en zonas diferentes. La pesca de Bajura en la costa Cantábrica estaba fuertemente condicionada por la plataforma continental sumergida; la zona menos profunda (hasta los 200 m.) era la más rica en pesca, pero en las Cuatro Villas este espacio era muy reducido: variaba entre los 20 y los 5 km. mar adentro¹². El espacio en el que la plataforma continental descende bruscamente hasta las fosas oceánicas se denomina *cantil*, y a lo largo de éste se extienden los caladeros, también llamadas *playas de pesca* donde los marineros podían capturar el pescado que migraba en esas aguas. El estudio de las zonas de

¹¹ MARTÍNEZ DÍEZ, G., “Fueros locales...” *op. cit.*, doc. 11, p. 599.

¹² ORTEGA VALCÁRCEL, J., *Gentes de Mar en Cantabria*. Santander, 1996, p. 40; ARIJA DUFOL, F., *Pesquerías en Cantabria*. Santander, 1984, p. 89.

captura en la pesca de bajura medieval adolece de dos problemas; el primero es metodológico; en la documentación aparecen pocas referencias al lugar donde se faena; pese a ello, el más mencionado es la Mar de España, que se localiza a unos 20 kilómetros al norte de Castro Urdiales¹³. El segundo problema es la volatilidad de estas *playas*. Es posible que se agoten, que el pescado deje de transitar por cambios en las corrientes marinas, o simplemente se abandonen porque las nuevas técnicas y artes de pesca permitan sacar más provecho a otras zonas más ricas¹⁴. No obstante, en líneas generales los principales caladeros se hallan a lo largo del *cantil*.

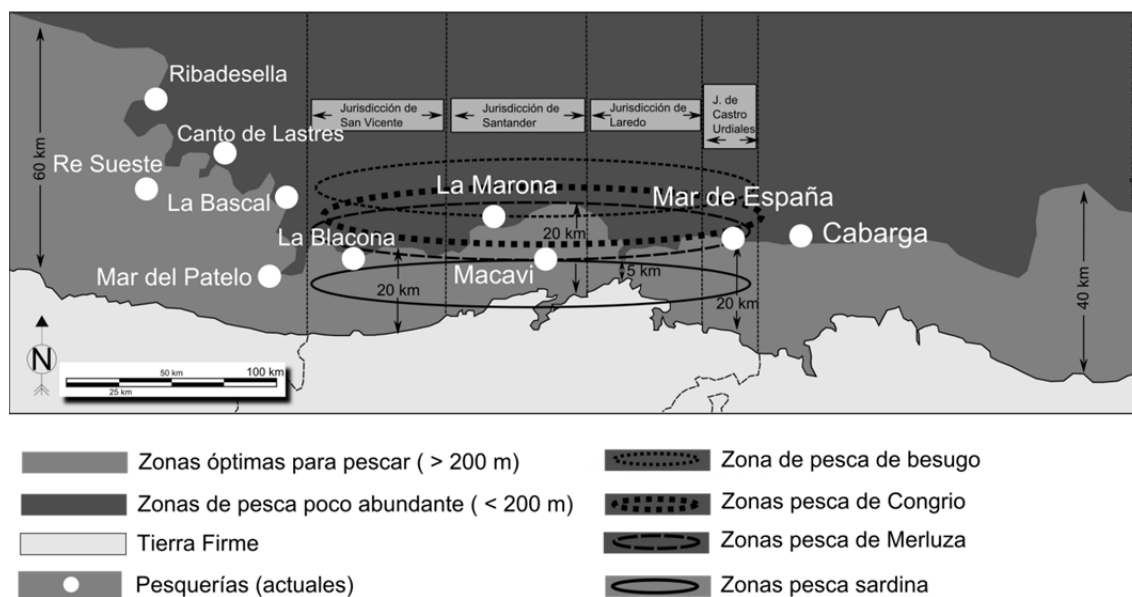
Dependiendo de la especie a capturar, los pescadores acudían a zonas más alejadas o cercanas al litoral; así, el besugo adulto habita las zonas cercanas al *cantil*, aunque para su captura era necesario desplazarse hasta 50 kilómetros mar adentro. El congrio se localiza en zonas rocosas y profundas del *cantil*, a una profundidad de unos 150 m., lo que suponía alejarse hasta 30 kilómetros mar adentro. En aguas un poco más cercanas y menos profundas se encuentra la merluza, entre los 100 y los 50 metros de profundidad, a unos 15 ó 20 kilómetros de la costa, dentro de la plataforma continental. Por último, en la zona más inmediata a la villa se encuentra la sardina, a menos de 10 kilómetros del litoral¹⁵.

¹³ El Mar de España era frecuentado por pescadores de las Cuatro Villas; incluso algunos marineros de San Vicente, recorrían más de 100 kilómetros por mar para acudir a esta playa. SAÑEZ REQUART, A., *Diccionario histórico de los artes de la pesca nacional*. Madrid 1791-1795. (Facsimil, Madrid, 1988), p. 416, “[...] *ahora, de poco tiempo acá, se facen e esquipan navíos pequeños y pinaças de carel para la dicha Mar de España é para la Playa de Bretaña [...]*”.

¹⁴ ARIJA DUFOL, F., *Pesquerías en Cantabria*, *op. cit.*, p. 89

¹⁵ Los datos los ofrece Ortega Valcárcel y se refieren a fuentes de los siglos XVI y XVII; nuestro objetivo era identificar los lugares habitados por las especies documentadas en la Edad Media, y por tanto detectar dónde tuvieron que acudir los marineros medievales para capturarlas. Véase ORTEGA VALCÁRCEL, J., *Gentes de Mar... op. cit.*; sobre la pesca del besugo, p. 54; sobre el congrio y la sardina, p. 60; sobre la sardina, p. 55.

Figura 1. Zonas Pesqueras en la Costa de Cantabria



El éxito de la pesca en las Cuatro Villas se tradujo en un incremento de la demanda del pescado. En este contexto surgieron las cofradías como organismos que garantizaban el correcto desarrollo de la actividad en el mar y la tierra y regulaban todo lo referente al oficio del pescador: cantidad que podía capturarse, artes que se empleaban, el modo de venta, mediación en los conflictos, etc. Sin embargo las competencias de las cofradías también suponían un freno a la expansión de la actividad pesquera. Ello, unido a la creciente demanda de pescado en el interior de Castilla estimuló a los pescadores de las Cuatro Villas a buscar otras zonas donde capturar especies que escapasen al control de las Cofradías. Nos referimos a la llamada pesca de Altura.

La pesca de Altura es aquella en la que los navíos abandonan la visibilidad de la costa para adentrarse en zonas alejadas ricas en bancos de pescado. Esta pesca requiere de unos conocimientos y técnicas de navegación diferentes a la pesca de Bajura, además, de unas embarcaciones especiales que soporten el oleaje de alta mar.

Uno de los puntos más importantes de obtención de pescado fueron las costas de Galicia, lugar donde abundaba la sardina. Los caladeros de altura más frecuentados fueron, por un lado los de Irlanda, entre los que destaca el de *Canto Viejo*¹⁶. Por otro existía el caladero de la Berbería, situado al sur, entre las costas de las Islas Canarias y África. Por último, a finales de la Edad Media, se empezaba a explotar con un interés creciente las costas cercanas a la Península del Labrador, en el lugar llamado Terranova.

Aunque el objetivo de estos viajes era conseguir pescado, éste no siempre se capturaba en el mar; a veces se podía obtener en los mercados locales. Los marineros también podían llevar su propia mercancía para obtener dinero con el que hacer negocios, por lo que debemos desechar la imagen de los pescadores que acuden a aguas extrañas para pescar y volver a las villas. En realidad, hubo una interrelación entre los marinos de las Cuatro Villas y las poblaciones de las costas en las que se entremezclaban la captura del pescado con la compra-venta. Como ejemplo podemos mencionar el caso de Pedro Gutiérrez de Comillas, vecino de San Vicente de la Barquera, quien afirma “*partí de esta dicha villa [San Vicente de la Barquera] con los navíos e naos que yvan e fueron a la dicha pesquería al Reyno de Irlanda, que el mes de Junyo del año próximo pasado de quinientos e catorçe que las quales yo llevé para tabtar vino, e alumbre, e seda, e coral, e sal, e otras mercaderías que allá vendí [...] e yendo con los*

¹⁶ Podemos ubicar esta pesquería en Irlanda dado que aparece asociada en diferentes documentos a dicha isla; A.G.S., Cámara de Castilla. Memoriales, leg. 120, doc. 80, fol. 5r, año 1516; preguntados los testigos por las recientes desapariciones de barcos en Irlanda y Terranova (quinta pregunta del interrogatorio), responden añadiendo que también se perdió una nao en *Canto Viejo* el año 1515, fol. 5rº, 6rº-vº, 7vº, 8vº-9rº, 10rº-vº. También aparece relacionado en Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Reales Ejecutorias, c. 321/2, citado por PORRAS ARBOLEDAS, P. A., *La práctica mercantil marítima en el Cantábrico Oriental (siglos XV-XIX)*. Madrid, 2002, doc. 92, p. 297, donde se dice que Pedro Remón el viejo, vecino de Laredo fue a Canto Viejo e Irlanda con mercancías, para traer pescado.

dichos barcos e gente e con el dinero así había fecho de las dichas mercadoryas al lugar de Ventris, que es en el dicho Reino, a comprar e pescar pescado[...]. En otra parte del mismo documento se concreta mejor la mercancía: *vino blanco e tinto, e alumbre e seda, coral e açafrán e sal e otras mercaderías...*¹⁷. Nótese dos detalles de las mercancías que llevaban consigo: el primero es que se la seda, el coral y el azafrán son dos mercancías de lujo; ocupan poco espacio en las naves y con ellas podrían obtener dinero con el que poder comprar pescado. El otro detalle es que son productos que no se producen en San Vicente de la Barquera ni en ninguna de las Cuatro Villas de la Costa de la Mar, por lo que probablemente llegaron desde Portugal o Sevilla para ser enviadas al extranjero. También llevaban consigo sal, la cual podían utilizar en la ida como lastre, en la pesca como conservante y vender a las comunidades locales antes de volver.

5.- El procesado del pescado

El pescado que se obtenía en Irlanda era el congrio, el cual se compraba al principio de la campaña con el producto de las mercancías vendidas. Este pescado debía de conservarse en óptimas condiciones hasta su llegada a los puertos castellanos, máxime cuando se faenaba durante los meses de junio

¹⁷ A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360, 12 febrero 1515; fol. 1rº, “*que yo [Pedro Gutiérrez de Comillas] partí de esta dicha villa [San Vicente de la Barquera] con los navíos e naos que yvan e fueron a la dicha pesquería al Reyno de Irlanda, que el mes de Junyo del año próximo pasado de quinientos e catorçe que las quales yo llevé para tabtar vino, e alumbre, e seda, e coral, e sal, e otras mercaderías que allá vendí [...] e yendo con los dichos barcos e gente e con el dinero así había fecho de las dichas mercadoryas al lugar de Ventris, que es en el dicho Reino, a comprar e pescar pescado[...]; fol. 2rº, ...e al dicho tiempo yo llevé en la dicha chalupa e en otras chalupas e naos del dicho reyno de Yrlanda vyno blanco e tinto e alumbre e seda, coral, açafran e sal e otras mercadoreías e mucha cantidad. Digan lo que saben [...]*”

y julio, por lo que debía de estar secado y salado¹⁸.

Una vez que el pescado, ya fuera fresco o cecial (es decir, secado mediante el procesado de salazón o al sol), llegaba a puerto, podía venderse. Además, del propio mercado local, las zonas más atractivas para vender el pescado se situaban en el traspais, al sur. El problema era que las comunicaciones con el interior de la Península Ibérica estaban condicionadas por la Cornisa Cantábrica, cuyo tránsito prolongaba el tiempo de transporte. Aquello suponía un grave problema para la comercialización del pescado fresco, muy sensible al transporte y al calor, y por consiguiente, limitaba el rango de venta del producto. Sin embargo el pescado cecial, aquél que había sido transformado mediante el secado, podía trasladarse a zonas mucho más alejadas, e incluso almacenarse. Este tipo de pescado tenía dos ventajas respecto al fresco: el alcance era mayor; además, su venta estaba menos sujeta a la temporada de pesca, por lo que su precio era más estable.

Por todo ello los vecinos de las Cuatro Villas se percataron de las ventajas que suponía contar con una industria pesquera dedicada al procesado de pescado cecial. Sin embargo, para desempeñar tal actividad, eran necesarios dos requisitos; el primero, tener un privilegio para poder salar. El segundo, disponer de un producto básico para la industria bajomedieval: la sal.

En cuanto al primer aspecto, sabemos que Alfonso XI, en su ordenamiento de 1338, reconoció a las Cuatro Villas la posesión de un alfolí de la sal, (depósitos en los que almacenar la sal) aunque existen indicios de la existencia de una regulación anterior del comercio de la sal. Así, por ejemplo, el 25 de Mayo de 1276, Alfonso X permitió que *cuando*

¹⁸ *Ibid.*, fol. 2rº; *Las dichas mecadorías yo las llevé para enplear al dicho Reyno de Yrlanda como otros mercadores las han llevado e llevaron al dicho tiempo para enplear en pescado e congrio e traer a esta dicha villa*

*no tuviera sal el Salín de Santander, pudieran vender la que trajeran sus vecinos, o los de otras partes, sin pagar derecho alguno*¹⁹. A estos privilegios deberíamos añadir otros derechos, como el de traer sal por el mar y poder venderla a zonas del interior de Castilla²⁰.

En lo referente a la sal, existían recursos salineros en las inmediaciones de la Costa. La mayor parte de este tipo de sal procede de minas terrestres de zonas como Cabezón de la Sal. Sin embargo, esa sal resultaba inapropiada para procesado del pescado, por lo que se destinó a la industria no alimentaria (elaboración de cuero) o para el ganado. La sal destinada a la industria pesquera tuvo que ser importada de otros lugares. Tenemos noticias de sal traída desde Galicia, en 1491. Los pescadores que iban a aquella zona a pescar aprovechaban el viaje para comprar la sal en los lugares más rentables, Muros y Noya, aunque otras villas, como Finisterre, pretendían que se la comprasen a ella, donde era más cara, ya que también había sido comprada en Muros y Noya²¹.

¹⁹ MAZA SOLANO, T., “Manifestaciones de la Economía Montañesa desde el siglo IV al XVIII”, *Aportación al estudio de la Historia Económica de la Montaña*, Santander, 1957, pp. 72-480; p. 173

²⁰ Este tipo de derechos provocó tensiones en forma de pleitos entre Las Cuatro Villas de la Costa contra Salinas de Añana a finales del siglo XV y comienzos del XVI, véase, A.G. S., R.G.S., Septiembre 1485, fol. 205, *Provisión a las justicias de la villa de Santander, Laredo, Castro Urdiales, y San Vicente de la Barquera, a petición de dichas villas y lugares, para que durante el pleitos que tratan con el conde de Salinas de Oñana, por razón de sacar y vender sal por los lugares de Palencia, Carrión, Valladolid, y Tierra de Campos, les dejen usar del privilegio que les permite hacerlo libremente*; SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *Los conflictos del Santander Medieval*. Santander, 1999, doc. 88, p. 452. PÉREZ BUSTAMANTE, R., *Sociedad, Economía, Fiscalidad y Gobierno en las Asturias de Santillana (s. XIII-XV)*. Santander 1979, p. 171, nota 251.

²¹ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *Colección Documental de la Villa Medieval de Santander en el Archivo General de Simancas (1326-1498)*. Santander 1999, doc. 61, p. 111., [...] *E say mismo, que del dicho tiempo acá los vesinos e moradores de las dichas villas e logares solían traher sal para salar sus pescados de las villas de Muros e Noya, e que de poco tiempo acá, los vesinos de la dicha villa de Finystere e de otras partes non ge lo dexar traher synon que lo compren de ellos al preçio que entren, que es trasdoble del presçio porque lo compran de las dichas villas de Muros e Noya.*

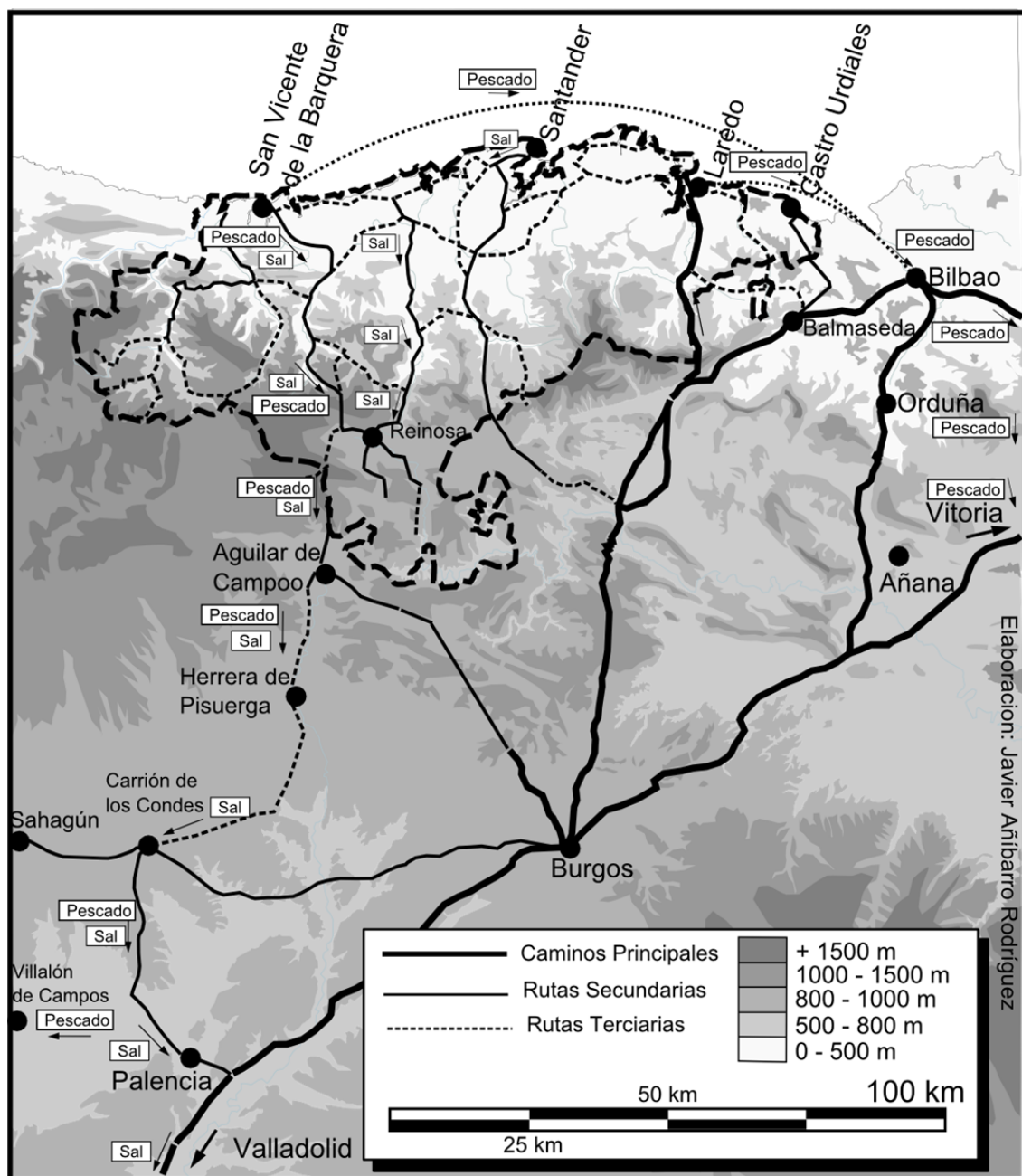
Pese a todo no se trata de sal producida en la localidad, en realidad había sido captada en el comercio más amplio, cuyo origen estaba en La Rochelle y Bourgneuf, en Francia, y Aviero y Setúbal, en Portugal, los cuales aparecen como los principales centros exportadores de sal a nivel de toda Europa²². Más tarde, a partir del siglo XV el principal centro de importación de sal para las Cuatro Villas de la Costa será Sevilla, que además comenzaba a despegar como uno de los puertos más importantes de Europa.

Una vez conseguida la sal, el pescado podía transformarse en las propias villas. Tenemos documentado cómo los vecinos de Castro Urdiales secaban al sol los pescados; para ello los sacaban y tendían en una zona protegida de las ventanas durante el tiempo necesario hasta que estuviera listo²³. Procesado, el pescado se distribuía hacia el sur, atravesando la cordillera Cantábrica hacia el centro de la Península Ibérica; se ha documentado pescado de las Cuatro Villas en Aguilar de Campoo, Herrera de Pisuergra, Villalón de Campos, Orduña y Vitoria.

²² Sobre el origen de la sal, véase RUIZ DE LA PEÑA, J. I., *Las “polas” Asturianas en la Edad Media.*, Oviedo 1981, p. 233; FERRERIRA PRIEGUE, E., *Galicia en el comercio marítimo medieval.* La Coruña, 1988, pp. 156-161. Sólo hemos detectado un caso de un navío procedente del País Vasco que abasteció de sal al puerto de Santander, véase SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., *Colección diplomática, op. cit.*, doc. 248, p. 381. Sobre el origen de la sal de los puertos del cantábrico, véase URÍA RIU, J., *Estudios sobre la Naja Edad Media Asturiana*, Oviedo, 1979, pp. 326-332

²³ Se trata de una ordenanza en la que se pide que los que velan a los enfermos por las noches, no roben los objetos y alimentos que se hallaban colgados en las casas, entre ellos el pescado: , BARÓ PAZOS, J., GALVÁN RIVERO, C., *Libro de ordenanzas... op. cit.*, p. 108, [...] *que dende aqui adelante ningunas personas no sehan osadas de salir de las tales casas do tubieren a velar, para salir afuera a robar, ni tomar la hortaliza, e ubas de las huertas, e biñas, ni la ropa ni el pescado de las ventanas, ni otra cosa alguna (...)*

FIG. 2. COMERCIO DEL PESCADO DE LAS CUATRO VILLAS EN EL NORTE DE CASTILLA



6.- La rentabilidad de la pesca.

Con todo ello queda demostrado que el pescado, además de ser el motor económico de las villas estudiadas, era un producto atractivo para comerciar. De hecho, durante la Baja Edad Media, los productos del mar del norte Peninsular gozaron de gran prestigio por su calidad en el centro

de Castilla. Ya en el siglo XIV el Arcipreste de Hita, en su *Libro del Buen Amor*, elogiaba las langostas de Santander, los arenques y besugos de Bermeo, el congrio cecial y fresco de Laredo, y los salmones de Castro Urdiales²⁴. Es decir, que eran productos buscados y apreciados en los mercados castellanos.

Sin embargo, cabe preguntarnos hasta qué punto resultaba rentable la adquisición del pescado y su venta.

El hecho de llevar un navío a alta mar resultaba costoso, y emprender esta aventura en solitario resultaba arriesgado; aún en el caso de contar con un barco propio, había que contar con los aparejos, los cordeles, las velas, el mantenimiento y comida, además de armas por si eran atacados, gastos que podían ser estimados en doce mil maravedís en 1514, sin contar la nave²⁵. A cambio los beneficios eran interesantes; el valor de los productos de lujo que se llevaban para comprar pescado, podían llegar a valer hasta cuatrocientos reales y nueve ducados; y la venta del pescado conseguido en alta mar podía llegar hasta los cincuenta mil maravedís, una cantidad considerable²⁶. El pescado y otros productos resultaban sumamente baratos en lugares como Irlanda y el beneficio por su comercialización en Castilla podía llegar a ser el doble de lo invertido²⁷. El precio de una pinaza cargada

²⁴ GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Vizcaya en el siglo XV. Aspectos económicos y sociales*. Bilbao, 1966. p. 113.

²⁵ A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360, 12 Febrero 1515; fol. 2v, “[...] la ropa de vestir, e armas de nuestros cuerpos e cordeles o otros aparejos e vituallas e mantenymientos e otras cosas que nos thomaron e robaron podían valer a justa e comunal estimación en el dicho Reyno de Yrlanda doze mill maravedís [...].”

²⁶ *Ibid.*, “yo [Pedro Gutiérrez de Comillas] dexé de ganar e se me retreçion de dapno los dichos çinquenta myll maravedís o más segund que comunmente con el dicho barco e con los dichos compañeros que comygo iban e con los dichos quatroçientos reales e nueve ducados [...].”

²⁷ *Ibid.*, fol. 4r, “Pedro Gutierrez enpleara dicha moneda que asy le tomaron en el dicho Reyno de Yrlanda, lo truxiera enpleado a estos Reynos de España, que lo doblara la dicha enplea segund que en el dicho Reyno de Yrlanda cuesta el pescado y otras cosas que ally enplean los semejantes mercaderes...”

de pescado y con sus aparejos se calculaba en 1496 en torno a los cuarenta mil maravedís, lo que nos da una idea de la inversión a realizar²⁸.

Existe un segundo modo de hacernos una idea de la rentabilidad de la pesca: dado que era costoso la compra de aparejos y mantenimientos, los marineros acudían a prestamistas que les adelantaban dinero para aderezar sus naves antes de enviarlas a alta mar. Este interés se podía pagar en pescado, y oscilaba entre el 26,35 y el 38,8 %²⁹. Ello aún dejaba margen de beneficio para los pescadores, aunque se llevaba una buena parte de las ganancias.

Otra posibilidad era asumir riegos con un socio, existen varios casos documentados. Un ejemplo lo encontramos en el año 1489, en la compañía que formaron García del Castillo y Gonzalo Bravo, vecinos de San Vicente, por la que el primero adelantaba dinero al segundo, que se fue a Galicia a comerciar³⁰. Algo similar encontramos en el documento ya citado de 1514, cuando Pedro Gutiérrez de Comillas utilizó *“una chalupa llamada Santa María, que hera de Fernando del Corro, e Francisco del Corro, su hermano, e al dicho tiempo yo [Pedro Gutiérrez] llevé en la chalupa e en otras chalupas e naos del dicho Reyno de Yrlanda, vino blanco e tinto e alumbre e seda, coral, açafrán e sal e otras mercadoryas e mucha cantydad*³¹.” Y en 1516, Juan de Oreña y Alonso González de Herrero,

²⁸ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., VÁZQUEZ ÁLVAREZ, R., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., *San Vicente den la Barquera en Edad Media: una villa en conflicto. Archivo de la Real Audiencia y Chancillería de Valladolid. Documentación medieval (1241-1500)*. Santander, 2003, doc. 40, p. 309

²⁹ El desglose del interés se explica en SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., “San Vicente de la Barquera en la Edad Media. Un puerto de vocación Atlántica”, *San Vicente de la Barquera. 800 años de Historia*, Santander 2010, pp. 104-179, p.160,

³⁰ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., “San Vicente de la Barquera...” *op. cit.*, p. 160; SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., VÁZQUEZ ÁLVAREZ, R., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., *San Vicente de la Barquera en Edad Media... op. cit.*, doc. 21, p.133.

³¹ A.G.S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 360, 12 Febrero 1515; fol. 2rº

aparecen como co-propietarios de un navío “*que avían ynviado a Terranova a la pesquería*”, el cual se perdió en Terranova³².

La búsqueda de un socio no se hacía sólo para la captura de la pesca, si no también para comercializar el pescado en tierra. Así en 1489 está documentado que Juan de Oreña, un mercader de San Vicente que llevaba sardinas al interior de Castilla, pidió un préstamo con Pedro Álvarez, otro vecino de la misma villa que también comerciaba con pescado, a un judío, con el fin de alquilar conjuntamente un almacén en Villalón en el que poder depositar el pescado de ambos hasta que alcanzase un precio mayor³³. También encontramos asociados en 1511 a Juan de Oreña, Fernando del Corro, Juan de Cosío y Pedro de Vallines, mercaderes de San Vicente estantes en Orduña, donde se les prendieron, respectivamente, treinta quintales de pescado de Yrlanda, siete quintales y medio, trece ducados de oro (porque el pescado de Juan de Cosío ya había sido vendido), y cincuenta y cinco docenas de besugos además de treinta y cinco libras de congrio que pertenecían a Pedro de Vallines³⁴. Estas cantidades, además, nos dan una idea del volumen y precio del pescado que podía manejar cada mercader en las zonas del interior de Castilla.

³² A.G.S., Cámara de Castilla, Memoriales, Leg. 120, doc. 80, fol. 5v, testimonio de Juan de Oreña respondiendo a la quinta pregunta.

³³ SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., VÁZQUEZ ÁLVAREZ, R., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., *San Vicente den la Barquera en Edad Media... op. cit.*, doc. 20, p. 128 ... *el dicho Juan de Urenna [...] en la vylla de Villalón fuera convenido por el dicho Pero Álvarez Barvero que anvos a dos juntamente por rasón de ciertos maravedís que avyan menester para pagar ciertos alquileres de çierta sardina que en la dicha vylla de Villalón tenya porque al dicho tiempo lo non podían vender, e fuesen a sacar los dichos maravedies que asy avyan menester para los dichos alquileres algund judío o cristiano que ge los diese o emprestase.*

³⁴ A. G. S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 344, fol. 2vº,-3rº.

7.- Los peligros del mar

Por último nos centraremos en los riesgos relacionados con la actividad pesquera. Nuestro trabajo se ha construido basándole en interrogatorios, pleitos y procesos judiciales como consecuencia de los negocios que salieron mal, por lo que se podría pensar que la pesca y los trabajos derivados de ella resultaban arriesgados. Se trata de un problema metodológico, pero ello consideramos que se trataban de casos excepcionales que, precisamente por su naturaleza, llegaron a la justicia. En todo caso, estos documentos reflejan la realidad cotidiana bajomedieval de la gente que vivía de la pesca, por lo que podemos realizar una valoración general de los peligros asociados a la pesca y el comercio.

En primer lugar estaba el incumplimiento del contrato por una de las partes implicadas. Se trata de un tema recurrente en la documentación y está asociado a las deudas o los créditos contraídos para formar una empresa pesquera. Ocurriría si una de las partes se negaba a devolver el dinero, o bien argumentaba haberlo devuelto. También podía darse porque uno de los socios en una compañía entendía que no se le había dado la parte proporcional que le correspondía³⁵.

Sin duda, uno de los mayores temores para los pescadores era que sus naves fuesen asaltadas y robadas en el mar, en especial cuando viajaban al extranjero, a lugares como la Berbería o Irlanda. Por ejemplo, en el verano de 1494, Gonzalo Sordo, Pedro Bravo, Rodrigo de Valles, Juan de Estrada y otros vecinos de San Vicente, “*estando con sus chalupas en la Bahía de Cádiz, cuando iban a pescar a Berbería, Diego Fernández, vecino de la villa de Ardilla [Portugal], con ayuda de una carabela armada, les robó todo cuanto tenían, hiriendo a unos y llevando presos a*

³⁵ Por el impago de un préstamo, véase SOLÓRZANO TELECHEA, J. A., VÁZQUEZ ÁLVAREZ, R., ARÍZAGA BOLUMBURU, B., *San Vicente den la Barquera en Edad Media... op. cit.*, doc. 15, p. 93.

siete de ellos”³⁶. En este caso concreto los atacantes alegaron que otros vecinos de San Vicente habían atacado antes una carabela suya. El ataque también podía ser producido por negarse a contratar un “seguro” ofrecido por un señor local, eso ocurrió en las costas de Irlanda en 1514³⁷; algunos testigos afirman que *los vecinos de esta villa [San Vicente de la Barquera] van cada año al dicho Reyno de Yrlanda en sus navios e el dicho señor [de Viaran] los asegura e les llevaba por cada navio çiertos ducados por los que los asegura, pero aquella vez, el primogénito del señor les atacó de lo que deducimos que no se pagó el seguro.*

Conocemos estos casos porque hubo supervivientes, pero en otras ocasiones sólo tenemos noticias de barcos que desaparecieron sin que se volviera a saber de ellos sin saber la razón concreta. Este tipo de eventos fueron sin duda muy frecuentes en las Cuatro Villas y el impacto moral sobre las poblaciones (donde todos los vecinos se conocían), suponía un golpe muy duro. Parte del peligro residía en los barcos que se embarcaban a alta mar; solían ser pequeñas chalupas, pues eran las únicas que podían salir y arribar en los puertos del cantábrico. Así, en Laredo, en 1489, se dice que el pequeño tamaño del puerto condicionaba la calidad y tamaño de los barcos que en él repostan, y que *“no los pueden facer grandes por lo que dicho es, e a causado de les tomar en la mar de diez años a esta parte son muertos en los varcos más de dozientas personas por las comer la mar por lo pequeños como dicho es que aún en este año pereçieron honçe hombres e cada año se pierde una pinaça o dos por lo pequeñas que los cubre las holas de la mar”*³⁸. Los datos en San Vicente de la Barquera eran aún perores en 1516: algunos testigos afirman que *“de un año e medio a*

³⁶ BLANCO CAMPOS, E., ÁLVAREZ LLOPIS, E., GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A., *Documentación referente... op. cit.*, doc. 56, p. 56.

³⁷ A. G. S., Cámara de Castilla, Pueblos, leg. 17, doc. 344, fol. 4vº.

³⁸ A. G. S., Cámara de Castilla, Memoriales, leg. 148, doc. 9, fol. 4vº.

*esta parte pudieron morir fasta çien hombres, poco más o menos” en el mar*³⁹.

8.- Conclusiones

Como hemos venido demostrando a lo largo del presente trabajo, la práctica de la pesca fue clave para el desarrollo de las Cuatro Villas. Tanto que supuso la actividad prioritaria de la zona durante la Baja Edad Media. Conforme avanza la Baja Edad Media, la actividad pesquera se equilibró con la actividad comercial. Fueron actividades complementarias e interdependientes: las villas necesitaban obtener el grano que no podían producir y para ello vendían el pescado de sus costas. El propio proceso de “reconquista” estimuló indirectamente a la actividad pesquera del cantábrico; algunas exenciones fiscales que favorecieron la inclusión de pescado al interior se concedieron por la participación de vecinos de las Cuatro Villas en la toma de plazas como Jerez o Sevilla.

Sin embargo, conforme la industria pesquera se desarrolló en las Cuatro Villas, la pesca de bajura resultó insuficiente, y hubo que buscar nuevas zonas de pesca en Irlanda (como Cantoviejo), Terranova o en la Berbería, donde no tenía por qué obtenerse únicamente directamente del mar, sino que, como queda demostrado en nuestro trabajo, también se compraba directamente a las poblaciones locales. Otro aspecto a destacar es que el comercio de la sal fue indispensable para la difusión del pescado

³⁹ A.G.S., Cámara de Castilla, Memoriales, leg. 120, doc. 80, fol. 5v “[...]en el año pasado de quinientos e quynse años, pereçió en la mar de Canto Viejo una nao de esta dicha villa a donde murieron en ella quarenta hombres, pocos más o menos, e asy mismo en este presente año de quinientos e diez e seys años, sabe y es muy notorio que se perdieron en la costa del Reyno de Yrlanda quatro pynaças grandes en la mar, e mucha gente de ellas, e una nao en las mares de Tierranova, en que murieron en las dichas quatro pinaças e una nao fasta sesenta o setenta hombres de manera que en las dichas dos naos e quatro pinaças que asy se perdieron de la dicha villa de un año e medio a esta parte pudieron morir fasta çien hombres, poco más o menos”.

seco por las zonas del interior de Castilla. Su lugar de Origen era Portugal y Francia, aunque se obtenía en Galicia y País Vasco.

Por último, podemos afirmar que la pesca no sólo permitía a las villas subsistir (intercambiando pescado por grano), sino que también fue un negocio rentable: un pescador podía duplicar su inversión si compraba pescado en Irlanda y lo vendía en Castilla. De ello también sacaban provecho otros agentes económicos, como los prestamistas, que podían obtener unos intereses encubiertos de entre el 26 y el 38 %. No obstante, el hecho de que los marineros tuvieran que recurrir frecuentemente a empréstitos, así como a asociaciones entre ellos para diversificar el riesgo y hacer frente a una profesión con una alta mortandad, es prueba suficiente para afirmar que el lucro se desviaba hacia otros sectores.

**UN TEMOIGNAGE DES RELATIONS MARITIMES ET
COMMERCIALES ENTRE BORDEAUX ET LA BRETAGNE:
LE PLUS ANCIEN CONTRAT D’AFFRETEMENT
CONSERVE DANS LE FONDS DE LA GARDE-NOTE DE
BORDEAUX (27 DECEMBRE 1445)**

**A TESTIMONY OF MARITIME AND TRADE RELATIONS BETWEEN
BRITAIN AND BORDEAUX: THE OLDEST CHARTER AGREEMENT
STORED IN THE COLLECTION OF THE GARDE-NOTE In BORDEAUX
(December 27, 1445)**

Michel Bochaca¹

Université de La Rochelle

RÉSUMÉ

Le plus ancien contrat d’affrètement conservé pour Bordeaux a été passé par-devant Arnaud Martin le 27 décembre 1445 entre Johan Logal, marchand de Bordeaux, et Guillaume Jenolé, maître du *Saint Yves* (Morbihan). Consigné comme modèle dans un formulaire notarial, il illustre une pratique juridique plus ancienne.

MOTS CLÉS: Commerce maritime, affrètement, Bordeaux, Bretagne, Bas Moyen Âge

ABSTRACT

The earliest preserved charter contract for Bordeaux was executed in presence of Arnaud Martin on 27 December 1445 between Johan Logal, merchant of Bordeaux, and William Jenolé, master of St. Yves (Morbihan). Recorded as a model in a notarial form, it illustrates an older legal practice.

KEY WORDS: Maritime Trade, charter, Bordeaux, Brittany, Late Middle Ages

¹ Professeur d’Histoire médiévale. Université de La Rochelle. UMR 7266 – Littoral, Environnement et Sociétés (LIENSs). Proyecto I+D HAR 2012-31801, Las sociedades urbanas de las ciudades y villas portuarias de la Europa Atlántica en la Baja Edad Media

Le 27 décembre 1445, une charte-partie instrumentée à Bordeaux par Arnaud Martin, notaire royal du duché de Guyenne, enregistre les clauses de l'affrètement passé entre Johan Logal, marchand de Bordeaux, et Guillaume Jenolé, maître de la barque morbihannaise le *Saint Yves* de Baden². La transaction nous est connue par une copie *in extenso* consignée dans un formulaire notarial qui figure en tête du premier des 9 registres conservés pour le notaire de Bordeaux, Pierre Dubosc³. Elle est destinée à servir de modèle type de « *carta de fret* » (charte d'affrètement). Alors que la majorité des actes de ce formulaire sont écrits en gascon, langue usuellement parlée à Bordeaux dans la première moitié du xv^e siècle, le document qui nous intéresse est le seul à avoir été rédigé en français, qui semble faire figure de « langue des affaires » entre maîtres de navires et marchands mettant à la mer⁴. De toute évidence Arnaud Martin ne maîtrise pas bien le français, pas plus d'ailleurs que Pierre Dubosc qui a recopié l'acte. Le gascon qui leur était davantage familier perçoit au détour de certaines graphies: pluriels en -tz (desditz portz, marchantz), emploi de -lh pour -ill⁵ (nulh, nulhe), de -nh pour -gn (Bretanhe) et du b à la place du v (bins, boyage, boyacge), redoublement de certaines consonnes initiales (ffret).

² Archives départementales de la Gironde, 3 E 4807, fol. 13 v^o-14. Désormais: AD Gironde.

³ *Ibid.*, 3 E 4807, fol. 1 à 69 v^o. Les actes copiés dans le formulaire s'étendent de 1443 à 1446, alors que le premier minutier de Pierre Dubosc qui lui fait suite dans le même registre couvre les années 1464 à 1466. La calligraphie du formulaire est beaucoup plus soignée que celle du minutier, mais l'écriture est de la même main, celle de Pierre Dubosc. Les 9 minutiers de Pierre Dubosc sont conservés aux AD Gironde sous les cotes 3 E 4807 à 3 E 4815.

⁴ Les notaires bordelais des années 1460-1480 rédigent les chartes de fret ou d'affrètement, au demeurant peu nombreuses, et les chartes de connaissance, type d'acte le plus fréquent, indistinctement en français ou en gascon.

⁵ Pour restituer le son « yeu » (prononciation comme dans yeux).

Compte tenu de l'état de conservation des archives notariales bordelaises, cet acte est le plus ancien contrat d'affrètement⁶ qui nous soit parvenu à travers le fonds de la Garde-Note de Bordeaux⁷. Nous ignorons les raisons qui ont amené Pierre Dubosc à choisir ce contrat plutôt qu'un autre comme exemple de charte d'affrètement. Bien que connu, cet acte n'a jamais fait l'objet d'une étude approfondie⁸. Il porte témoignage des relations commerciales entre Bordeaux et la Bretagne méridionale dans les années 1440, à une époque où les Bretons s'impliquent de plus en plus dans le commerce maritime atlantique sous couvert de leur neutralité dans le conflit qui oppose Français et Anglais⁹.

1.- Les parties contractantes: affréteur et fréteur

La forme gasconne du prénom et du nom de l'affréteur, Johan Logal ou Logual, ne doit pas faire illusion. Elle dissimule mal un patronyme breton assez courant: Le Gal. C'est d'ailleurs sous cette graphie qu'Henri Touchard le mentionne. Il réside depuis un certain temps à Bordeaux car il est qualifié de « marchand de Bordeaux ». On notera qu'il ne se prévaut pas du statut de bourgeois mais le fait est assez courant chez la part des marchands bordelais qui chargent du vin dans les années 1460-1480, alors qu'ils sont désignés comme bourgeois dans d'autres actes notariés les

⁶ Affrètement: terme de commerce de mer employé dans l'Atlantique pour la location d'un navire, équivalent à celui de nolisement en Méditerranée.

⁷ CHAUVET, G., BARENNE, J. et BRUTAILS, J.-A., *Répertoire numérique des minutes notariales et terriers de la Garde-Note (3E)*. Imprimerie Gounouilh, Bordeaux, 1913. Sur les notaires de Bordeaux et la Garde-Note voir: GASTON, J., *La communauté des notaires de Bordeaux (1520-1791)*, Toulouse, Presses universitaires du Mirail, 1991.

⁸ MALVEZIN, T., *Histoire du commerce de Bordeaux depuis les origines jusqu'à nos jours*, Bordeaux, A. Bellier et Cie, 1892, t. II, p. 174 (lecture fautive de la date, du nombre de tonneaux chargés et du port d'attache). MICHELOT, A., « Mélanges », *Revue historique de Bordeaux*, 30, 1937, p. 174. TOUCHARD, J., *Le commerce maritime breton à la fin du Moyen Âge*. Paris, Les Belles Lettres, 1967, pp. 135 n. 178 et 141. BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux (vers 1400-vers 1550)*. Paris, SEVPEN, 1968, t. 2, pp. 515, n. 244; 532-533 et 835-836, p.j. 13.

⁹ TOUCHARD, H., *Le commerce maritime breton*, op. cit., pp. 115-174.

concernant. À la suite de Jacques Bernard¹⁰, il est tentant, de rapprocher ce Johan Logal « marchand de Bordeaux » du « Johan Logal, forgeron, paroissien de Saint-Michel et bourgeois de Bordeaux » envers lequel, le 3 novembre 1445, cinq paroissiens de « Cap Sizun »¹¹, un de Cléden¹² et un autre de Pont-Croix¹³ se reconnaissent solidairement débiteurs de la somme de 203 francs bordelais suite à la vente de 7 tonneaux de vin¹⁴. Qu'une même personne soit indistinctement identifiée dans les actes d'un même notaire tantôt par son métier tantôt par le qualificatif plus général de marchand est une pratique habituelle à Bordeaux¹⁵. Les registres de la coutume de Bordeaux montrent que des Bordelais de conditions assez variées participaient aux exportations vinaires dans les années 1440¹⁶. Le Johan Logalh qui figure le 9 décembre 1443 parmi les 48 chargeurs du *Christophe* de Guernesey est probablement notre homme¹⁷. Le fait qu'il ait mis à bord un tonneau franc du paiement des coutumes est un indice de son statut de bourgeois. Cela indique aussi qu'en 1445 il n'en était pas à son premier envoi. Toutefois, la présence des Bretons à Bordeaux dans la

¹⁰ BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux, op. cit.*, t. 2, p. 514, n. 244. Nous ignorons par contre sur quels éléments Jacques Bernard s'appuie pour faire de Johan Logal, marchand, un « courtier breton de Bordeaux » (*Ibid.*, t. 2, p. 894).

¹¹ Sizun: aujourd'hui commune et chef-lieu de canton du département du Finistère, à 17 km au sud-est de Landerneau.

¹² Cléden-Cap-Sizun: aujourd'hui commune du département du Finistère, à 10 km au nord-ouest d'Audierne.

¹³ Pont-Croix: aujourd'hui commune et chef-lieu de canton du département du Finistère, en Cornouaille.

¹⁴ AD Gironde, 3 E 4807, fol. 8-9 v°. Cet acte sert de modèle de charte de dette.

¹⁵ BOCHACA, M., *Les marchands bordelais au temps de Louis XI. Espaces et réseaux de relations économiques*. Bordeaux, Ausonius, 1998, pp. 15-16.

¹⁶ The National Archives, E 101/194/3, 1443-1444. Par exemple, parmi les 23 affréteurs du *Jehan* de Barnstaple figurent, aux côtés du chapitre Saint-André et de Baudinot Guilhocha, important marchand de Bordeaux, un pelletier, Pey deu Perey, et un couturier, Guilhem Milon (fol. 55 v°).

¹⁷ *Ibid.*, fol. 57 v°.

première moitié du XV^e siècle est à replacer dans le cadre de courants commerciaux et de mouvements migratoires qui restent à étudier¹⁸.

Johan Logal fait appel aux services du maître de navire Guillaume Jenolé, dont le patronyme est lui aussi breton. La référence à Baden¹⁹ et au « havre de Morbian » comme port d'attache et comme région de provenance d'une part, le nom du navire d'autre part, placé sous la protection d'un saint populaire en Bretagne, notamment parmi les gens de mer²⁰, conduisent à voir sans équivoque possible dans le *Saint Yves* un navire breton. Le type de navire, identifié comme étant une barque²¹, et la quantité de vin mise à bord (31 tonneaux) plaident en faveur d'une petite unité, même si on ne peut exclure que le maître ait pu lui aussi charger pour son compte du vin ou d'autres marchandises. Cela correspond à ce que l'on

¹⁸ L'attraction démographique de Bordeaux et de sa région a été étudiée pour la fin du XII^e siècle et le début du XIII^e siècle, voir: RENOARD, Y. (dir.), *Bordeaux sous les rois d'Angleterre*. Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1965, pp. 84-87, et pour la période de reconstruction qui fait suite à la guerre de Cent Ans, voir: BOUTRUCHE, R. (dir.), *Bordeaux de 1453 à 1715*. Bordeaux, Fédération historique du Sud-Ouest, 1966, pp. 31-38. Quelques dispositions prises dans les années 1400-1420 par la municipalité de Bordeaux au sujet des Bretons jettent une pâle lueur sur la présence de marins et de marchands originaires de Bretagne. Voir par exemple: *Registres de la Jurade. Délibérations de 1406 à 1409*, Bordeaux, imprimerie G. Gounouilhou, 1873, p. 287, 18 janvier 1408, cri public afin que les marchands bretons puissent venir à Bordeaux durant la trêve faite entre le roi d'Angleterre et le duc de Bretagne; *Registres de la Jurade. Délibérations de 1414 à 1416 et de 1420 à 1422*, Bordeaux, imprimerie G. Gounouilhou, 1883, pp. 70, 582, 583 et 590, navires bretons venus à Bordeaux et arrêtés.

¹⁹ Baden: aujourd'hui commune du département du Morbihan, dans l'arrondissement de Vannes. À la fin du Moyen Âge, Baden formait partie de la nébuleuse de petits ports du golfe du Morbihan qui est désigné dans l'acte sous l'appellation de « havre de Morbihan ».

²⁰ LA BORDERIE, A. de, *Les monuments originaux de l'histoire de saint Yves: rapport à Mgr l'évêque de Saint-Brieuc et Tréguier*. Saint-Brieuc, Imprimerie Prud'homme, 1885. CASSARD, J.-C., *Saint Yves de Tréguier; un saint du XIII^e siècle*, Paris, Beauchesne, 1992. DEUFFIC, J.-L., *Monuments originaux de l'histoire de saint Yves*. Saint-Denis, Pecia, 2003.

²¹ TOUCHARD, H., *Le commerce maritime breton*, op. cit., pp. 311-319. BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux*, op. cit., t. 1, pp. 353-359.

sait par ailleurs des navires bretons de l'époque qui sont plutôt de petites unités²².

Bien que cela ne soit pas clairement exposé dans le contrat, on peut penser que Johan Logal s'apprêtait à embarquer sur le *Saint Yves* et à accompagner lui-même ses vins en Bretagne. Une clause, sur laquelle nous reviendrons ultérieurement, lui permettait en effet de choisir la destination finale entre cinq ports bretons: « au choix dudit Johan Logal, marchand, lequel prendra sa décision à l'île d'Yeu ». Il lui fallait pour cela être à bord du navire.

2.- Les clauses commerciales et financières: un acte d'affrètement type

Conclu entre « Bretons », même si l'un d'eux, établi à Bordeaux depuis un certain temps, jouit vraisemblablement du statut de bourgeois et s'est inséré dans l'économie et la société de cette ville, l'affrètement lève un coin du voile sur les relations commerciales entre la capitale du duché d'Aquitaine et la Bretagne, région importatrice de vins gascons²³. Cinq ports d'arrivée sont envisagés au départ de Bordeaux: Quimper, Quimperlé, Hennebont, Auray ou Vannes, l'affréteur se réservant la possibilité de choisir la destination finale une fois parvenu près de l'île d'Yeu: « lequel prendra son devis a l'ysle d'Uyes ». À la sortie de l'estuaire de la Gironde, le maître a donc l'obligation de faire route directement vers la Bretagne méridionale, « a droite descharge » selon l'expression consacrée qui est indiquée à deux reprises dans l'acte, c'est-à-dire sans faire escale. Cela exclut toute possibilité de cabotage et de commerce au gré des opportunités

²² *Ibid.*, pp. 311-315. BERNARD, J., *Navires et gens de mer à Bordeaux, op. cit.*, t. 1, pp. 353-359.

²³ Les affrètements étant en général conclus pour un voyage aller, nous ignorons les circonstances qui ont conduit le *Saint Yves* à Bordeaux et quel était son chargement. Il est possible qu'il soit venu en totalité ou en partie lège, donc sur lest.

rencontrées dans les ports fréquentés, soit un système s'apparentant au *tramping* moderne. En principe le maître ne pouvait s'exonérer de cette obligation sauf à démontrer qu'il avait été contraint à un arrêt forcé en cours de route pour chercher refuge suite à du mauvais temps, à une avarie ou à une attaque. Le choix de l'île d'Yeu pour décider de la destination définitive s'explique par la route que suivaient habituellement les navires navigant entre Bordeaux et la Bretagne. Dans le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer*, où Pierre Garcie dit Ferrande rassembla dans les années 1480 une grande partie du savoir nautique des marins français qui sillonnaient les mers du Ponant, l'île d'Yeu apparaît comme l'un des principaux points de référence sur la côte du Bas-Poitou²⁴ : « L'isle d'Ieux et les Asnes de Bourdeaulx²⁵ gisent noroest et suest. Et prens ung quart de nort et de su et y a entre deux XXV lieues ». Après être sorti de la Gironde, le *Saint Yves* allait faire une route sud-est – nord-ouest légèrement compensée d'un quart (11° 25') vers le nord. Les boussoles ou « aiguilles à naviguer » de l'époque ne permettaient pas une plus grande précision. Le maître de navire savait qu'il devait parcourir 25 lieues soit 138 kilomètres environ à raison de 5,555 kilomètres par lieue. À partir de cette route idéale, il lui appartenait d'estimer sa position tout au long du voyage en fonction des courants, de l'état de la mer et de l'allure du navire afin de rectifier le cap si nécessaire.

²⁴ WATERS, D. W., *The Rutters of the Sea, the sailing Directions of Pierre Garcie, a Study of the first English and French printed sailing Directions with facsimile reproductions*. New Haven, London, Yale University Press, 1967, pp. 223-224. Sur les techniques de navigation dans le golfe de Gascogne voir: BOCHACA, M. et ARIZAGA BOLUMBURU, B., « Savoir nautique et navigation dans le golfe de Gascogne à la fin du Moyen Âge d'après le *Grant routtier, pylottage et encrage de la mer* de Pierre Garcie dit Ferrande », *Cuadernos del CEMYR*, 15, 2007, pp. 91-107.

²⁵ Les Ânes correspondent à un ancien banc et à une ancienne passe à l'embouchure de la Gironde qui servaient aussi de point de repère pour entrer et sortir de l'estuaire.

Johan Logal se réserve le choix de la destination finale un peu avant d'arriver en vue de la côte bretonne²⁶. Il a de toute évidence une idée précise des ports dans lesquels il envisage de débarquer les vins mis à bord du *Saint Yves*. Vannes au fond du golfe du Morbihan, Auray au débouché du Loch, Hennebont près de l'embouchure du Blavet, Quimperlé sur le Scorff et Quimper accessible depuis la mer par l'Odét ne sont pas seulement des lieux de déchargement potentiels. Ces cinq petites villes portuaires constituent des marchés potentiels pour vendre les vins soit à des taverniers et à des aubergistes, qui les écoulent ensuite au détail auprès de leur clientèle, soit à des particuliers assez aisés pour acheter une ou plusieurs barriques ou pipes. Ce sont aussi des points de rupture de charge où la batellerie fluviale et le transport par route prennent le relais de la navigation maritime pour assurer la distribution vers l'intérieur de la Bretagne. Le contrat d'affrètement ne nous éclaire pas sur les circuits commerciaux, les contacts et les réseaux de connaissances sur lesquels Johan Logal sait ou pense pouvoir prendre appui pour écouler ses vins car ce n'est pas l'objet de ce type d'acte notarié. Il n'en laisse pas moins deviner l'existence de ceux-ci.

Johan Logal prend le risque de mettre à la mer d'un seul coup et sur un unique navire 31 tonneaux de vin qui représentent un capital non négligeable pour le marchand de modeste envergure qu'il semble être²⁷. La

²⁶ Autres exemples de choix en mer de la destination finale, voir: BOCHACA, M. et TRANCHANT, M., « Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime: le déplacement par mer des hommes et des marchandises à la fin du XV^e siècle », Actes du 6^e colloque européen de Calais (2006-2007), *Se déplacer du Moyen Âge à nos jours*, Calais, Les Amis du Vieux Calais, 2009, pp. 135-146 (pp. 140-141).

²⁷ Si l'on prend pour base du calcul le prix moyen de 29 francs bordelais le tonneau que les 7 Bretons devaient à Johan Logal le 3 novembre 1445, les 31 tonneaux représentaient un capital de 899 francs, soit environ 674 livres tournois. Il s'agit d'un simple ordre de grandeur qu'il faudrait pondérer en fonction de la qualité du vin et en tenant compte du prix d'achat payé par Johan Logal et de sa marge bénéficiaire, 72 | NÚMERO 2 – 2014

date tardive à laquelle le contrat est conclu (27 décembre) implique une navigation plus risquée dans le golfe de Gascogne dès lors exposé aux tempêtes hivernales²⁸. Elle offre cependant l'opportunité de vendre des vins dont la qualité gustative ne s'est pas encore altérée et permet d'espérer un meilleur profit que si le transport s'effectuait au printemps suivant. La nature des vins n'est pas précisée. Il peut s'agir de vins du Bordelais. Toutefois, depuis la Saint-Martin d'Hiver (11 novembre), les vins du Haut Pays garonnais ne sont plus interdits à la descente à Bordeaux²⁹. Du fait de la reprise des activités militaires dans les années 1440, le trafic commercial entre ces deux régions qui relevaient d'obédiences antagonistes s'était considérablement ralenti. Dans le compte de la coutume de 1443-1444 les cinq derniers enregistrements de chargements de vin sont datés du 17 janvier 1444 et dans celui de 1448-1449 les deux derniers sont consignés le 1^{er} mai 1449³⁰. Les navires étaient sensés appareiller ensuite « du premier temps convenable », sous réserve des délais nécessaires pour s'organiser en une flotte afin de se protéger mutuellement durant la traversée. La possibilité de naviguer de conserve avec d'autres navires était plus réduite

ensemble de données que nous ignorons. La somme est cependant indicative de l'importance de l'investissement et de la prise de risque au plan financier.

²⁸ BOCHACA, M. et TRANCHANT, M., « Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime », art. cit., pp. 135-146 (pp. 141-142).

²⁹ BOCHACA M., «El control del puerto de Burdeos y de su tráfico mercantil del siglo XIII al XV: jurisdicciones y estructuración del espacio», dans ARÍZAGA BOLUMBURU, B. et SOLÓRZANO, J. A. (dir.), *Ciudades y villas portuarias del Atlántico en la Edad Media*, Logroño, Instituto de Estudios Riojanos, 2005, pp. 91-113.

³⁰ The National Archives, E 101/194/3, compte de 1443-1444, 80 des 85 enregistrements de cargaisons sont consignés entre le 20 octobre et le 9 décembre 1443. The National Archives, E 101/195/1, compte de 1448-1449, sur un total de 162 enregistrements, 140 interviennent entre le 5 octobre et le 1^{er} décembre 1448 et 20 ont lieu le 11 mars 1449. Voir aussi: BOCHACA, M. et ARIZAGA BOLUMBURU, B., « Un témoignage sur les relations commerciales entre Bordeaux et la province du Guipúzcoa au milieu du XV^e siècle: une expédition de vins vers Fontarabie au printemps 1449 », dans DEL VAL VALDIVIESO, M. I. et MARTINEZ SOPENA, P. (dir.), *Castilla y el mundo feudal. Homenaje al profesor Julio Valdeón*. Valladolid, Junta de Castilla y Leon y Universidad de Valladolid, 2009, t. 1, pp. 615-624.

en hiver du fait du ralentissement de l'activité maritime au départ de Bordeaux.

Le coût total du transport est habituellement calculé à raison de 20 tonneaux payant le fret pour 21 chargés, le 21^e tonneau servant à l'ouillage des autres, pour compenser les fuites dont souffrait la futaille entassée dans la calle et soumise à des mouvements incessants du navire une fois celui-ci en mer (roulis, tangage). Bien que cette formule apparaisse: «pour le pris de trenta souldz monoye de Bretanhe pour chescun toneau de ffret [...] comptez vint et ung toneaulx p[o]ur vint» (fol. 13 v^o), il semble que le fret ait été calculé sur 30 des 31 tonneaux chargés: «le mestre a donné pour son plaisir audit Johan Logual le fret de ung toneau dudit bin qu'il a chargé en ladict barche» (fol. 13 v^o). Au milieu du XV^e siècle, le tonneau constitue une unité de compte de 1 000 litres environ, destinée à évaluer le volume des vins chargés à bord d'un navire, alors que la cargaison est répartie dans la pratique dans des barriques et des pipes: «pour charger en ladict barche trenta et ung toneaulx de bins, entre pipes et barriques», «comptez [...] deux pipas po[u]r ung toneau et trois barriques chescune de tiers de toneau pour ung toneau et quatre barriques chescune de demie pipa p[o]ur ung toneau ». Bien que l'acte envisage des barriques jaugeant un tiers de tonneau, la vaisselle vinaire habituellement en usage à Bordeaux était la pipe d'une contenance de 500 litres environ et la barrique de 250 litres³¹.

³¹ RENOARD, Y., «La capacité du tonneau bordelais au Moyen Âge», *Annales du Midi*, 65, 1953, pp. 395-403. PORCHER, K., *La tonnellerie bordelaise à la fin du Moyen Âge*, mémoire de Master inédit, La Rochelle, 2006. Dans les années 1460-1480, les charpentiers sont majoritairement dits «de barriques», secondairement «de pipes». Les contrats concernant le merrain, bois d'œuvre destiné à la construction des fûts, ainsi que actes d'achat et de vente de fûts neufs ou usagés ne mentionnent que des barriques et des pipes.

Le prix du transport convenu entre le fréteur et l'affréteur s'élève à 30 sous de Bretagne par tonneau³². Le montant du fret calculé sur 30 tonneaux représente 45 livres. Les frais inhérents aux manœuvres de port (touage et petit lamanage) sont aussi à la charge de l'affréteur et s'ajoutent au fret proprement dit. Ces sommes doivent être payées au maître « deinz les premiers dix et huyt jours ouvrables empres que ladicte barche soyt arrivee a port de salveté a sa droite discharge et que comenssra a deschargier ledit bin ». Johan Logal a ainsi la possibilité d'honorer sa dette avec le produit des premières ventes de vin réalisées sur place, sans avoir à faire l'avance des fonds avant le départ ou juste à l'arrivée. Il est stipulé que le paiement doit se faire en espèces sonnantes et trébuchantes: « franchement en bourse ». Souhaitant de toute évidence repartir aussi vite que possible pour une nouvelle destination s'il a trouvé un chargement sur place durant les 18 jours ouvrables accordés à Johan Logal pour payer ou bien pour aller chercher du fret dans un autre port, Guillaume Jenolé demande un paiement métallique effectif et non pas une reconnaissance de dette qui, outre l'allongement du délai de paiement, lui imposerait de convenir à l'avance d'un lieu de rencontre, difficile à prévoir dans le cas d'un maître de navire travaillant à la demande et tributaire des choix de ses clients pour les destinations. Les maîtres de navires ne sont pas simplement des transporteurs. Ils se livrent eux aussi à des opérations commerciales et financières en faisant fructifier les sommes encaissées au terme de chaque affrètement³³. Ils doivent d'autre part faire face à des dépenses courantes

³² Sur la monnaie bretonne voir: TOUCHARD, H., *Le commerce maritime breton, op. cit.*, pp. 97-99 et COATIVY, Y., «La monnaie, instrument fiscal, en Bretagne à la fin du Moyen Âge (1341-1491)», dans CONTAMINE, P., KERHERVE, J. et RIGAUDIERE, A. (dir.), *L'impôt au Moyen Âge. L'impôt public et le prélèvement seigneurial fin XII^e-début XVI^e siècle*, vol. III. *Les techniques*, Paris, Comité pour l'Histoire économique et financière de la France, 2002, pp. 719-729.

³³ Sur le rôle d'«entrepreneur» des maîtres de navires, voir l'exemple anglais: KOWALESKI, M., «The Shipmaster as Entrepreneur in Medieval England», dans

qui leur imposent de disposer de liquidités: paiement du salaire de l'équipage, avitaillement et entretien du navire, paiement de certaines taxes et droits dans les ports visités³⁴.

La passation de l'acte par-devant notaire a pour objet de garantir la transaction. Instrumentée en forme de charte partie ou de chirographe, la charte d'affrètement a bien été grossoyée et délivrée aux deux parties: « quant ceste chartre fut fecte et partie »³⁵. Arnould Martin prend acte que la transaction s'est faite de gré à gré entre les parties: « quant ceste chartre fut fecte et partie, lesditz mestres et marchantz estoyent en bonne pees et accord ». Affréteur et fréteur s'engagent sous serment à ne pas se chercher querelle au terme du voyage: «et oussi ont promis et juré l'un a l'autre que depuis que ladeicte barche soyt arrivee a port de salveté en cest boyacge ne se ferount nulh empachement ni se calangeront l'un a l'autre nulhe chouse binant sino tant seulement ledit fret et les convenansses dessus escriptez». Enfin, pour garantir le respect de ce qui a été convenu et pouvoir apporter une preuve supplémentaire en cas de procès, Guillaume Jenolé et Johan Logal produisent chacun un témoin, respectivement «Olivier Karenner, marin[i]er de Baden, et Guillaume Paluder, notayre de Bordeaulx».

DODDS, B. et LIDDY, C. (dir.), *Commercial Activity, Markets and Entrepreneurs in the Middle Ages*, Woodbridge, Boydell Press, 2011, pp. 165-82. Les maîtres de navires aperçus dans les sources notariales bordelaises de la seconde moitié du XV^e siècle, entre autres les Bretons et les Biscayens, consentaient des prêts d'argent aux marchands qui chargeaient des marchandises à leur bord. Voir: BOCHACA, M. et TRANCHANT, M., «Du golfe de Gascogne à la Picardie et à la Flandre maritime », art. cit., pp. 135-146 (pp. 144-145).

³⁴ BOCHACA, M. et ARIZAGA BOLUMBURU, B., «Maîtres, marins et propriétaires de navires à Bayonne à travers les ordonnances municipales du début du XIV^e siècle», dans STURMEL, P. (dir.), *Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours*, Paris, L'Harmattan, 2010, pp. 45-53.

³⁵ Dans le cas d'une charte-partie par .A.B.C., la coïncidence des trois premières lettres de l'alphabet et des indentations qui les partageaient (« partaient » en ancien français) permettait d'authentifier le document original (grosse) délivré par le notaire aux parties quand les deux exemplaires étaient juxtaposés.

Dans la première moitié du ^{xv}^e siècle la présence de navires bretons est encore assez discrète à Bordeaux. Ils sont totalement absents des registres de la coutume de Bordeaux pour les années 1443-1444 et 1448-1449, seuls comptes conservés qui sont chronologiquement proches du document qui nous intéresse ici³⁶. Le contrat d'affrètement passé le 24 décembre 1445 entre Johan Logal et Guillaume Jenolé n'en prend donc que plus de valeur dans la mesure où il atteste la présence et l'activité commerciale des Bretons à Bordeaux alors que la pression militaire française s'accroît sur la partie du duché d'Aquitaine encore aux mains du roi d'Angleterre. Il est conforme aux actes notariés du même type (affrètements et connaissements) conservés pour la seconde moitié du ^{xv}^e siècle, période au cours de laquelle les Bretons sont beaucoup plus présents et actifs à Bordeaux³⁷.

³⁶ The National Archives, E 101/194/3, compte de 1443-1444; The National Archives, E 101/195/1, compte de 1448-1449.

³⁷ BOCHACA, M., *Les marchands bordelais*, op. cit., pp. 38-47. Dans une charte d'affrètement, l'affréteur loue le navire à un fréteur pour y charger une certaine quantité de marchandises, avant de les conduire vers une destination donnée selon des conditions financières convenues à l'avance. Le connaissement intervient après le chargement du navire. Le maître reconnaît alors avoir chargé pour le compte de l'affréteur une certaine quantité de marchandises, pour les conduire vers une destination donnée selon des conditions financières convenues entre les parties. Il est cependant rare que l'on dispose dans les archives notariales bordelaises des deux types d'actes pour un même marché, affrètement et connaissement. Les connaissements sont en proportion beaucoup plus nombreux que les affrètements.

AD Gironde, 3 E 4807, fol. 13 v^o-14

Bordeaux – 27 décembre 1445³⁸

[fol. 13 v^o] *Carta de fret*

Sachent toux ceulx qui cestes chartres parties per .A.B.C. verrount ou orrount que Johan Logal, marchant de Bourdeaulx, ad affrectez a Bourdeaulx la barche nommee la Saint Yves de Baden³⁹, de le havre de Morbian⁴⁰, de laquielle est mestre empres Dieux Guillaume Jenolé, pour charger en ladicte barche trenta et ung toneaulx de bins, entre pipes et barriques, pour aller de part Dieux a Kampeu Korentin⁴¹, a Caimperellé⁴² ou Hanebond⁴³, Aurey⁴⁴ ou a Vanes⁴⁵, a l'un desditz portz a droite descharge au choys dudit Johan Logual, marchant, lequel prendra son devis⁴⁶ a l'ysle d'Uyes⁴⁷ pour aller a l'un desditz portz, pour le pris de trenta souldz monoye de Bretanhe pour chescun toneau de ffret, païé franchement en bourse, comptez vint et ung toneaulx p[o]ur vint, deux pipas p[o]ur ung toneau et trois barriques chescune de tiers de toneau pour ung toneau et quatre barriques chescune de demie pipa p[o]ur ung toneau, excepté que ledit mestre a donné pour son plaisir audit Johan Logual le fret

³⁸ Jacques Bernard a déjà donné une transcription de cet acte, voir: BERNARD, J., *Navires et gens de mer, op. cit.*, t. 2, p.j. 13, pp. 835-836. Nous proposons ici une nouvelle version avec quelques variantes de transcription et un appareil critique qui n'existe pas dans la publication de Jacques Bernard.

³⁹ Baden: aujourd'hui commune du département du Morbihan, dans l'arrondissement d'Auray.

⁴⁰ Morbihan: ici au sens de golfe du Morbihan.

⁴¹ Ancien nom de Quimper. Quimper: chef-lieu du département du Finistère.

⁴² Quimperlé: aujourd'hui commune et chef-lieu de canton du département du Finistère.

⁴³ Hennebont: aujourd'hui commune et chef-lieu de canton du département du Morbihan.

⁴⁴ Auray: aujourd'hui commune et chef-lieu de canton du département du Morbihan.

⁴⁵ Vannes: aujourd'hui chef-lieu du département du Morbihan.

⁴⁶ Décision, choix.

⁴⁷ Île d'Yeu: île constituant aujourd'hui une commune et un canton du département de la Vendée.

de ung toneau dudit bin qu'il a chargé en ladicte barche, et deinz les premiers dix et huyt jours ouvrables empres que ladicte [fol. 14] barche soyt arrivee a port de salveté, a sa droite discharge, et que comenssera a deschargier ledit bin. En cest boyage ledit mestre ou son actorné⁴⁸ sera bien et loyalment payé de tot son fret sans nulh delay, thoacges et petitiz lomanagez⁴⁹ sount sur ledit Johan Logual, marchant. Et quant ceste chartre fut fecte et partie, lesditz mestres (*sic*) et marchantz (*sic*) estoyent en bonne pees et accord, et oussi ont promis et juré l'un a l'autre que depuis que ladeicte barche soyt arrivee a port de salveté en cest boyage ne se ferount nulh empachement ni se calangeront⁵⁰ l'un a l'autre nulhe chouse binant sino tant seulement ledit fret et les convenansses dessus escriptez. Escript a Bordeaulx le vint et septisime jour du moys de decembre l'an Nostre Seigneur mil quatre centz et quarante et sincq. Presentz estoyent a cestez chousez Olivier Karenner, marin[i]er de Baden, et Guillaume Paluder, notayre de Bordeaulx, et je, Arnauld Martin, notayre royal en la duchié de Guienne, qui cestez chartres ay enquis et recehu, script et mon signé mis.

[paraphe]

⁴⁸ Représentant, personne porteuse d'une procuration pour pouvoir agir au nom du maître.

⁴⁹ Touages et petits lamanages: manœuvres pour faire entrer un navire dans un port et le mettre à quai à l'aide de petites embarcations conduites par des gens du lieu dont il fallait rémunérer les services. Par extension, droits payés pour effectuer ces manœuvres. Ils étaient habituellement à la charge des affréteurs.

⁵⁰ De l'ancien français chalengier: 1. Réclamer en justice; 2. Contester quelque chose.